D'C

Pa.

IMPRI

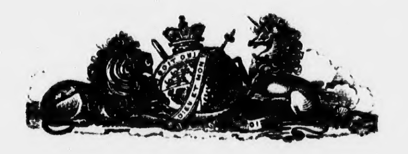
RAPPORT

SUR LES

CHEMINS DE COLONISATION

D'OTTAWA ET PONTIAC.

Partie de l'appendice, No. 25, au rapport du Commissaire des Terres de la Couronne.



QUEBEC:
IMPRIMÉ POUR LES ENTREPRENEURS, PAR HUNTER, ROSE ET LEMIEUX, RUE STE. URSULE.
1862.

Th

Chemin
Descrip
Chemin
Chemin
Tracé d

Chemi
Chemi

Chemi
Résum
de

Ouver
o
Descr
d
Coût
Repri
Chem
r
Ouve
Cond
Cond

Chen
Pont
Achè

Desc
Sa co
Desc
De l
Réc
Le r

SOMMAIRE.

TRAVAUX POUR LESQUELS DES OCTROIS ONT ÉTÉ FAITS EN 1861.

Travaux pour lesquels des octrois ont été faits pour des années précédentes.

Ouvrages additionnels proposés.

Ch

M
des tra
possibl
éprouv
de la R
satisfai
versent
Le
comtés
d'argen
Lo
1°
townshi
2°
tinuer j
3°
Le
1°
2°
3°
4°

Le
et Ayler
de son c
de la ri
trale cu
Thorne,
Le
nés, s'é
du town
parce qu
chemin
des dern
townshi
dans la
Au
sement,
sera plus
qu'il fau
longe éta
ne l'aura
La
faite sel

RAPPORT

SUR LES

Chemins de Colonisation d'Ottawa et Pontiac.

BUREAU DES BOIS DE LA COURONNE,
Ottawa, 27 mars 1862.

MONSIEUR,—Bien avant aujourd'hui, j'aurais eu l'honneur de faire rapport du progrès des travaux confiés à ma surveillance sur les chemins d'Ottawa et Pontiac, s'il eût été possible d'en commencer quelques-uns d'eux plutôt, et si, contre mon attente, je n'avais éprouvé des difficultés et autres retards dans la confection de la carte du territoire au nord de la Rivière des Outaouais, carte qui a paru nécessaire pour faire connaître d'une manière satisfaisante les chemins et les townships arpentés auxquels ils conduisent ou qu'ils traversent.

Les travaux dont j'ai à faire rapport se divisent en deux classes: ceux faits dans les comtés d'Ottawa et Pontiac avec la somme votée pour 1861, et ceux faits avec des octrois d'argent antérieurs.

Les travaux faits avec les sommes affectées pour l'année 1861 consistent:

1° Dans la construction de dix milles du chemin Gatineau et Coulonge, dans le township de Low.

2° L'amélioration du chemin Thorne et la construction de trois milles pour le continuer jusqu'au chemin Gatineau et Coulonge, dans le township de Leslie.

3° La construction et réparation de ponts sur le chemin Gatineau et du Désert.

Les travaux exécutés avec les octrois d'argent antérieurs sont:

1° L'ouverture du chemin d'Onslow à Masham.

2° L'amélioration du chemin de front dans la partie inférieure de Pontiac.

3° L'ouverture du chemin d'Eardley à Masham.

4° Des travaux sur le chemin de front dans la partie supérieure du comté de Pontiac.

Le chemin Gatineau et Coulonge a été tracé sur le terrain même par MM. Bouchette et Aylen, depuis les chutes de Puagan, sur la rivière Gatineau—environ 36 milles au-dessus de son embouchure—jusqu'aux établissements sur la Rivière des Outaouais, à l'embouchure de la rivière Coulonge—distance de 49 milles; il traverse sans interruption la partie centrale du township de Low, le front de Cawood, suit généralement la ligne entre Leslie et Thorne, l'arrière de Litchfield, et traverse l'angle sud-est de Mansfield.

Les dix milles de ce chemin donnés à l'entreprise, et qui sont à la veille d'être terminés, s'étendent depuis le chemin principal, sur la Gatineau, jusque dans le dernier rang du township de Low. De toute la ligne c'est la partie la plus importante, non-seulement parce qu'elle passe sur les meilleures terres, mais aussi parce qu'elle conduit à la ligne de chemin tracée dans la direction nord depuis la Rivière-à-la-Pêche, dans Masham, le long des derniers rangs des townships de Low et Aylwin, jusqu'à la rivière Pickanock, dans le township de Wright, laquelle passe par la plus grande étendue de terre arable qu'il y ait dans la partie inférieure de la vallée de la Gatineau.

Au point de l'intersection de ces deux routes pourraient être ouverts très-avantageusement, dans les directions nord, sud et ouest, des chemins de colonisation dont l'utilité sera plus amplement démontrée lorsque je désignerai quels sont les travaux les plus utiles qu'il faudra faire dans la prochaine saison. La première partie du chemin Gatineau et Coulonge étant la plus utile, il a été jugé à propos de la faire d'une manière plus parfaite qu'il ne l'aurait fallu pour une route moins importante.

La partie de ce chemin donnée à l'entreprise, et presque terminée aujourd'hui, a été faite selon la spécification ci-jointe, préparée et jugée par moi, d'après une expérience de

bien des années, comme la meilleure possible pour faire un bon chemin avec économie, dans un lieu où l'on ne pouvait en construire un de première classe avec les moyens à notre disposition. Sa largeur est de 24 pieds; jusqu'à dix pieds du centre, les racines et les pierres ont été enlevées (ce qui lui donne une dimension beaucoup plus grande qu'à l'ordinaire), et elle a été exhaussée sur une largeur de seize pieds, avec une élévation suffisante au centre, et des canaux couverts, rigoles et égoûts là où ils sont nécessaires. Les ponceaux sont de 16 pieds de large, en bois dégrossi ou couverts de terre. Les ponts sont solidement construits, et d'une largeur de dix-huit pieds.

Des soumissions pour ces travaux, après la publication d'annonces à cet effet, ont été reçues le 26 août, et ils ont été adjugés au plus bas soumissionaire aux prix suivants, savoir: pour les ponceaux, $3 chacun; pour les ponts de 3 à 7 pieds de hauteur, $10 par perche; pour ceux de plus de 7 pieds de haut, un-septième en sus pour chaque pied additionnel sur la hauteur; pour les rigoles, qu'il fallait faire de 3 pieds de large sur deux de profondeur, à part des écharpes ordinaires, 60 centins par perche ; et pour tous les autres travaux, savoir: le déblaiement, l'exhaussement et le drainage, y compris le déblai de chaque côté, mais sans mesurer les ponts et ponceaux, $1 par perche; pour les excavations extra, dans la terre, 20 centins, et dans le roc, $1.10 par verge cube.

Sur les dix milles donnés à l'entreprise, il en reste deux et un-quart dont l'exhaussement, les canaux couverts et un petit ponceau ne sont pas encore faits. A l'exception d'une étendue de 16 perches, tout le déblaiement est fait, et il y a un pont de 104 pieds de long sur 12 dans sa plus grande hauteur, qui n'est pas encore terminé, mais dont la construction se poursuit.

Il y a 58½ perches de pont de terminées, variant de 4 à 14 pieds en hauteur, y compris un pont de 210 pieds de long sur 13½ de haut; un autre de 117 pieds sur 10½ de haut; un de 81 pieds sur 9¾ de haut, et un quai de 348 pieds, bien rempli et solidement construit dans le lit de la Crique-au-Cerf, et variant de 8 à 10 pieds en hauteur. Il y a 172 perches de ponceaux de faits et 135 perches de creusage extra pour fossés; et, bien qu'il y ait très peu de terrain rocheux, dans les côtes il a fallu faire plusieurs déblais de trois à quatre pieds de profondeur.

Mes comptes jusqu'au 31 décembre dernier font voir que j'ai payé à W. A. Richardson, l'entrepreneur, pour travaux faits sur ce chemin, $3776.08. L'autre paiement, qu'il faudra faire à la fin des travaux entrepris (mais sur lequel il a été fait une avance depuis) s'élèvera à environ $900, auxquelles il faudra ajouter $100 pour un-demi mille non encore donné à l'entreprise, mais qu'il est nécessaire de faire. Le coût total sera peu élevé comparativement à la valeur des travaux exécutés.

Le sol étant généralement raboteux sur le territoire de la Gatineau, il est remarquable que cette partie du chemin Gatineau et Coulonge, dont l'étendue est de près de 11 milles depuis la Gatineau, passe par une étendue de pays presqu'entièrement arable, et tout-à-fait privé de rochers ou cailloux. Le sol de la première partie est ordinairement formé d'une argile marneuse de la plus riche espèce, et celui de la seconde est chaud et fertile, bien qu'en des endroits il soit un peu léger et sablonneux. De chaque côté de cette partie du chemin se trouvent plusieurs étendues irrégulières de terre très-propres à la formation d'établissements.

Les autres onze milles et demi de la ligne du chemin passent sur des terres d'une qualité inférieure, et dont seulement la moitié environ est propre à la colonisation; mais à un mille et demi au sud de la ligne, les trois-quarts du sol peuvent être considérés comme arables. Sur les quatre milles suivants, jusqu'au centre de la ligne de Thorne, il est aussi d'une qualité inférieure, car sur la ligne environ la moitié, au nord, à peu près un-quart, et au sud les trois-quarts peuvent être considérés comme propres à la colonisation.

Les huit milles suivants, c'est-à-dire jusqu'à trois milles et demi en arrière de Litchfield, passent sur des terres bien propres à la culture et qui conservent cette qualité jusqu'à trois milles au nord et en arrière de Litchfield. Beaucoup de ces terres sont actuellement occupées. C'est la meilleure étendue de la partie ouest de la ligne.

Le sol sur lequel il passe ensuite devient de plus en plus inférieur, pendant trois milles et demi, après lesquels il traverse la rangée de montagnes, car à peine la moitié est-elle propre à la culture; et sur les autres six milles jusqu'à la moitié de la ligne, près de l'embouchure de la rivière Coulonge, il est généralement aride et formé d'un sable léger.

Les autres parties étant inférieures, l'on a d'abord jugé à propos de n'ouvrir que les

huit milles en arrière de Thorne et de Litchfield, lesquels sont très-propres à la colonisation, qui a déjà fait là quelques progrès, et de les relier à l'ancien établissement du township de Clarendon, en améliorant cette partie du chemin de Clarendon-Centre au Lac-à-la-Loutre et qui conduit au nord par le township de Thorne. De cette manière, et en tournant ensuite vers le nord depuis la partie Est en arrière de Litchfield jusqu'entre les rivières Coulonge et Pickanock, où plusieurs explorateurs de forêt avaient dit se trouver de bon bois dur, on a cru que l'on pourrait faire un grand chemin doublement avantageux pour la colonisation et les fabricants de bois sur les rivières Coulonge et Pickanock, lesquels, par les dépenses qu'ils font pour l'achat de produits de ferme et le louage de chevaux, pourraient aider pour beaucoup au maintien d'un établissement; mais d'après de plus récents renseignements qui démontrent que le sol, malgré sa bonne apparence, est trop peu profond pour assurer la formation d'établissements prospères dans cette distinction, nous avons dû abandonner le projet d'y faire un chemin de colonisation de l'étendue que nous voulions lui donner dans le principe.

Vu qu'il paraissait ne devoir produire aucun résultat important, le projet d'ouvrir les huit milles du chemin Gatineau et Coulonge, en arrière de Thorne et Litchfield, sur la même échelle que les dix milles à son extrémité Est, a été abandonné pour le présent, et là les travaux de la dernière saison ont été limités au chemin qui traverse Thorne et à la confection d'une partie de cette route.

Pour faciliter l'accès aux terres à l'extrémité Est du chemin Gatineau et Coulonge, ainsi qu'aux établissements qui se formeront graduellement sur les étendues qui l'avoisinent au nord et à l'est, il a fallu améliorer le chemin de Thorne et le prolonger par la confection de trois milles dans une autre localité. Ce chemin est le débouché naturel de ces étendues, auxquelles il communique depuis le débarcadère du vapeur sur l'Ottawa jusqu'au village de Clarendon-Centre, où se trouvent le bureau de l'agent des terres de la couronne et les magasins les plus proches. Il traverse la première rangée de côtes laurentiennes qui bordent les établissements d'Ottawa et qui ici se trouvent en arrière de Clarendon. Il communique aussi aux chantiers de MM. Gilmour et Cie., sur la rivière Pickanock, et avec les chemins faits par ces messieurs, il a été la principale cause de l'augmentation des établissements dans cette direction.

Le chemin qui traverse Thorne est d'environ neuf milles, depuis le front jusqu'en arrière du township. Les premiers cinq milles traversent la première rangée de côtes ci-dessus mentionnée. Sur cette partie, les travaux faits sont l'amélioration de côtes longues, rapides et dangereuses, des excavations et constructions en pierre, l'enlèvement des roches, le creusement de fossés, etc., des ponts à trois places, solidement construits, et mesurant ensemble 224 pieds, le déblai, le nivellement de buttes et 300 pieds de ponceaux de bois dégrossi. Des quatre milles restant, trois milles et trois chaînes ont été ouverts sur une largeur de seize à vingt pieds, dont le centre, sur douze pieds de large, a été bien nivelé après avoir été déblayé et labouré. Il a fallu faire des tranchées considérables dans les côtes, un pont solide de 60 pieds de longueur a été construit ainsi que 210 pieds de ponceaux de bois dégrossi.

La dépense totale faite pour le chemin dans Thorne, autrement appelé chemin du Lac-à-la-Loutre, s'élève à $1,047.20.

Beaucoup de ces travaux étaient si différents de l'ordinaire qu'ils ne pouvaient être donnés à l'entreprise, et leur exécution a exigé de l'habileté et de l'expérience. Ils ont été exécutés par un parti d'hommes bien choisis sous la direction de M. James McLaren, de Portage-du-Fort, lequel s'était déjà acquitté de travaux très-difficiles qu'il avait faits pour moi sur le chemin de Bytown à Pembroke avec habileté et économie, et il en est de même pour ceux dont il s'agit maintenant.

Trouvant que sur la partie supérieure de l'ancienne voie il y avait beaucoup de ponceaux à faire, et des côtes rocheuses qui auraient coûté de grandes dépenses, je passai deux jours en exploration pour localiser les trois milles de nouveau chemin déjà mentionnés. La localité du nouveau chemin est aussi avantageuse que l'autre est mauvaise, car il passe sur un sol propre à la colonisation, avantage que l'autre n'avait pas, sans compter qu'il racourcit d'un mille le voyage à l'est, et de deux milles le trajet à l'ouest sur la ligne du chemin Gatineau et Coulonge, qu'il traverse en arrière de Thorne. Il mène aussi à plusieurs chantiers et chemins de colonisation dont l'ouverture a été faite à peu de frais, et où le sol est généralement uni, léger, sec et remarquablement bon.

A l'extrémité de ce nouveau chemin et dans un rayon de six milles, il y a beaucoup de bonnes terres propres à la culture, bien qu'elles soient rocheuses par endroit; mais tant que l'on n'aura pas constaté l'existence de quelqu'étendue considérable autre que celle-ci, et propre à la colonisation, rien d'important ne peut être fait ici. L'achèvement du chemin jusqu'à quelques milles à l'ouest, et sur une petite échelle, paraît être tout ce que l'on peut désirer d'ici à ce que l'on ait d'autres renseignements.

La construction et réparation de ponts sur le chemin Gatineau et du Désert entrent dans la troisième division des travaux pour l'exécution desquels on a fait une petite dépense à compte de la somme votée pour 1861.

Au commencement de novembre dernier, j'ai fait en peu de temps, mais avec soin, une reconnaissance du chemin le long de la Gatineau jusqu'à la Rivière-du-Désert, et j'ai pris note de la condition de cette route, de la qualité du sol, de sa surface et des obstacles qu'on y rencontre, afin de me mettre en mesure de faire une estimation approximative de ce que coûterait, sur une moyenne échelle, l'achèvement de cette route qui serait très-utile au développement du pays.

Comme il avait été proposé d'employer une petite partie de la somme votée pour 1861 à des objets d'utilité sur le chemin du Désert, et vu que quelques-uns des ponts menaçaient de tomber en ruine, et qu'il fallait en construire pour ne pas interrompre la circulation le printemps, je donnai à l'entreprise une partie des travaux à exécuter en revenant de mon expédition.

Ces travaux sont: la réparation, l'exhaussement de 6 pieds et le prolongement, jusqu'à 170 pieds, du pont sur le Ruisseau-Lacroix, situé un peu au-dessus de la Pickanock, pour la somme de $110. La construction d'un pont, sur le Ruisseau-Lépine, de 75 pieds de long, entreprise pour $50; un de 90 pieds, sur le Ruisseau-Carisse, pour $50; et la construction d'un pont et ponceau, sur le Ruisseau-St.-Amour, de 344 pieds de long, pour $111.25. Le tout dans le township de Wright.

Les paiements à compte de ces travaux, et portés sur mon compte courant jusqu'au 31 décembre dernier, ne s'élèvent qu'à $186; mais, à l'exception de petites parties réservées d'ici au printemps, tous ces travaux ont été achevés et payés depuis.

J'ai fait de même pour le pont sur la Rivière-Pickanock, qui a été construit avec l'argent de la colonisation. Après un examen munitieux, j'ai reconnu que, pour éviter sa destruction probable par les grandes eaux du printemps, il fallait l'exhausser de six pieds et l'allonger de 70. Ces ouvrages ont été entrepris pour $320, terminés et payés depuis, sauf une petite partie.

Le prolongement d'un autre pont, entrepris pour $40, est le dernier ouvrage actuellement en voie d'exécution sur le chemin du Désert.

De bonne heure en automne, je suis allé voir les agents de la couronne dans la partie supérieure du comté d'Ottawa, et j'ai obtenu d'eux, ainsi que des fabricants de bois et autres qui connaissent bien l'intérieur de ce territoire, des renseignements qui, joints à ceux que je tiens d'arpenteurs et de rapports d'arpentage déposés dans mon bureau, me confirment dans l'opinion que j'ai déjà exprimée, c'est-à-dire, que la vallée de la rivière Petite-Nation est la localité la plus avantageuse, après celle de la Gatineau, à l'ouverture d'un grand chemin à l'intérieur du pays au nord de l'Ottawa, et que sur le côté est de la rivière Petite-Nation, ce chemin passerait sur beaucoup de bonnes terres propres à la culture. Ayant obtenu votre consentement à ce sujet, je donnai immédiatement instruction à M. Leduc, de St. André-Avelin, de faire le tracé de cette ligne de chemin en montant par le township de Suffolk, et cela dans le but de le prolonger plus tard. Le résultat de son tracé est très-satisfaisant, mais il n'a encore été fait aucune dépense en travaux sur cette ligne. Dans la dernière partie de ce rapport, je reparlerai de ce chemin et de celui de Gatineau et du Désert, pour recommander l'exécution de nouveaux travaux.

Des travaux de la dernière saison faits avec les sommes votées pour des années précédentes, les premiers commencés ont été l'ouverture du chemin d'Onslow à Masham.

Ce chemin commence à l'église catholique, sur le No. 4 du 8me rang d'Onslow, et va jusqu'au No. 28 du 12me rang de ce township, où il se relie au chemin de Masham à la Rivière-à-la-Pêche.

Il a été ouvert d'un bout à l'autre sur une largeur de douze pieds, et de six dans les endroits difficiles et rocheux; les côtes ont été applanies et les pierres enlevées pour qu'il puisse être parcouru en voiture. Il y a été fait des ponceaux mesurant ensemble 180 pieds

et à la décharge du Lac-Wolf, un pont solide de 166 pieds de long et de plus de 26 pieds de haut, sur piles en bois et avec tablier en bois dégrossi. Le pont et les ponceaux ont été faits de 18 pieds afin qu'ils fussent d'égale dimension avec le chemin lorsqu'il sera élargi par la corvée des colons.

La somme affectée à ce chemin était de $900, et les travaux ont coûté $785 ; ce qui laisse une balance de $115 à appliquer à d'autres ouvrages.

Ces travaux ont été faits par un parti d'hommes employés au mois et dirigés par M. Benjamin Moore, d'Onslow, lequel, par son énergie et la grande expérience qu'il avait acquise dans la direction de grands chantiers dans les bois, a su faire produire en ouvrage la valeur de la somme dépensée.

L'amélioration du chemin de front, dans la partie inférieure de Pontiac, a été faite avec la somme de $1000 affectée à ce chemin, qui part de la ligne de comté, entre Ottawa et Pontiac, et va jusqu'au Portage-du-Fort.

D'après un examen attentif et des renseignements, j'ai constaté la nécessité urgente qu'il y avait d'améliorer certaines parties du chemin dans Clarendon qui sont raboteuses et bourbeuses, et dans le township d'Onslow surtout, en bas de la Rivière-Quio, où il y avait environ quatre milles de chemin extrêmement mauvais, une partie de ces quatre milles passant sur un terrain rocheux et raboteux, et l'autre dans des terres bourbeuses, dont l'égouttement, etc., a nécessité de grands travaux. Cette partie de chemin a été pendant longtemps le principal obstacle à la communication par terre entre le comté de Pontiac et la cité d'Ottawa. La construction de plusieurs ponts sur le chemin de front dans la partie inférieure du township d'Onslow, était aussi très-nécessaire.

Ailleurs, et principalement dans le township de Bristol, j'ai trouvé que le chemin était en bon état, sans obstacle pour la circulation, et ne nécessitant par conséquent aucune dépense de la somme qui lui est affectée ; mais les autres parties mentionnées étaient loin d'être dans la même condition. J'ai examiné ces chemins à une époque où les routes sont dans leur plus mauvais état.

A l'exception de l'amélioration d'un endroit dangereux, où le roc était à nu sur le chemin dans Clarendon, l'exécution de tous les travaux sur cette route dans ce township a été différée, non-seulement parce que la saison était trop avancée, mais aussi parce que l'on avait proposé de changer la direction d'une partie du chemin—changement qui paraissait judicieux, mais qui demandait à être examiné.

La dépense de la dernière saison s'est en conséquence bornée à l'amélioration de toutes les parties mauvaises du chemin dans Onslow, et à la construction des ponts déjà mentionnés.

Ces travaux ont aussi été faits par M. Benjamin Moore et son parti d'hommes, et il s'en est acquitté assez bien pour mériter les félicitations officielles du conseil municipal.

Les travaux ont été commencés au côté nord du pont de la Rivière-Quio, sur le No. 11 du 3me rang d'Onslow, et ils consistaient dans l'amélioration d'endroits détériorés, en les exhaussant et asséchant, dans l'enlèvement des roches, le déblaiement des côtes, le creusement de près d'un mille de fossés, et d'un bon nombre de canaux couverts. Sur une côte, près de 300 tonnes de pierre ont été enlevées et en partie employées à des murs de soutènement. Il n'a été fait que 136 pieds de ponceaux, mais sur la partie inférieure du chemin l'on a construit sept ponts donnant ensemble une longueur de 464 pieds. Quelques-uns d'eux ont 11 pieds de haut, et tous sont faits très-solidement.

D'après mon compte jusqu'au 31 décembre dernier, la dépense totale faite en travaux sur les $1000 affectées à ce chemin est de $735—ce qui laisse une balance de $265 pour travaux à faire dans Clarendon. (Voir l'aperçu ci-joint.)

Des personnes de Clarendon m'ont informé que sur environ 7 milles, entre le No. 8 et le No. 24 du dernier rang de ce township, où le chemin de front décrit une grande courbe et où le terrain est mauvais par endroits, la courbe pourrait être évitée en dirigeant le chemin presque en droite ligne entre le point ci-dessus et en le faisant passer sur le premier rang ou en arrière, sur un sol presque entièrement de sable et couvert de pins rouges brûlés,—ce qui le raccourcirait d'un mille. Le changement de direction de la ligne à cet endroit est fortement recommandé par quelques-uns des premiers colons, vu qu'en ce faisant le chemin serait toujours sec et n'aurait presque pas besoin d'être réparé, tandis que la ligne actuelle, qui passe sur un terrain argileux, sera toujours en mauvais état durant les temps pluvieux de l'automne. Ceux qui recommandent ce changement de direction disent

avec raison qu'ils n'y gagneront rien, puisqu'ils n'habitent pas sur la ligne par eux proposée, mais qu'il serait grandement avantageux pour la circulation en général, et surtout pour les habitants du côté haut-canadien de l'Ottawa, lesquels traverseraient le pont qui se construit actuellement à Portage-du-Fort et prendraient le chemin au nord de l'Ottawa, qui, en évitant la grande courbe de la rivière, serait d'environ 10 milles plus court que celui du côté sud, et cela est incontestable.

N'ayant pas le temps d'y aller moi-même, j'ai envoyé deux personnes compétentes examiner la ligne en question, et ils ont reconnu qu'elle était ce qu'on m'avait dit. $500 en sus de ce qui reste de la somme affectée suffiraient pour ouvrir cette ligne et faire un chemin meilleur et moins long que le présent, car on pourrait y circuler tard en automne et dans les temps pluvieux ; il serait alors doublement utile, vu que, dans cette saison, l'autre est à peine praticable. Je ne saurais dire si cette ligne doit être faite avec les fonds destinés aux chemins de colonisation ; mais, de même que pour la somme déjà affectée à ce chemin, il serait à propos d'en appliquer une deuxième à ce changement.

Si par chemin de colonisation l'on entend une route traversant ou conduisant à des terres publiques propres à la culture, et auxquelles on ne pourrait parvenir sans elle, le chemin de front dans la partie supérieure de Pontiac est plus que toute autre une de ces voies, car il va plus loin qu'aucune communication continue par bateau-à-vapeur, et facilite l'accès aux terres vacantes situées sur le côté nord de sa ligne et au-dessus de Portage-du-Fort.

Le reste des sommes anciennement affectées au chemin de front dans la partie supérieure du comté de Pontiac, avec lequel on a fait des travaux durant la dernière saison, a été ainsi partagé : $650 pour la partie depuis la Rivière-Noire, dans Walthan, jusqu'à la Rivière Coulonge, dans Mansfield, et $250 pour le chemin du Calumet à la Rivière-Profonde, qui seront employées pour la partie non terminée dans la partie supérieure de Chichester.

Comme ce n'a été qu'après avoir reçu une communication officielle du 22 octobre que j'ai su quelles sommes, restant des anciens octrois, étaient à ma disposition ; à quels travaux elles devaient servir ; et qu'il fallait visiter des localités éloignées ; s'assurer des travaux à faire ; prendre des arrangements sur les lieux pour leur exécution ; engager les travailleurs ; acheter et faire transporter les outils et provisions, il est facile à comprendre que quelques uns des travaux n'ont pu être commencés qu'à une époque où d'ordinaire on les interrompe, et c'est pour cela que j'ai l'espoir que l'on ne trouvera pas étonnant que mes travaux ne soient pas tous terminés.

Comme les travaux à faire avec les sommes en dernier lieu mentionnées se bornaient principalement à la construction de plusieurs ponts dont le manque était le principal obstacle à la circulation du chemin entre la Rivière-Coulonge et la Rivière-Noire, l'on a pu s'y mettre, bien que la saison fut beaucoup avancée. J'ai donné instruction à M. Proudfoot, de Mansfield, lequel m'avait été fortement recommandé pour son habileté et son énergie, par M. Bryson et M. Poupore, M. P. P., d'employer à la journée un parti d'hommes capables et de commencer les ponts, et aussi de faire le meilleur arrangement qu'il pourrait pour ouvrir la partie du chemin nécessaire dans le township de Chichester ; mais, à la demande du conseil municipal de ce township, qui voulait soumettre à ma décision un changement de direction à la ligne de chemin, il a dû suspendre ces derniers travaux.

M. Proudfoot a aussi été arrêté par une maladie grave et par le mauvais temps qui l'empêchaient d'avoir le bois pour les ponts en voie de construction. Ces travaux seront terminés durant la saison prochaine.

Malgré ces contre-temps, il a été construit trois ponts solides en bois dégrossi, dont un de 30 et les deux autres de 56 pieds de longueur, et de 9, 7 et 12 pieds de hauteur. Un autre de 180 pieds était en voie de construction lorsqu'il cessa de travailler. Il faisait faire en même temps au ruisseau de Smith, un déblai considérable et d'une longueur de 600 pieds, avec revêtements en troncs d'arbres de chaque côté de la tranchée. Tous ces travaux sont dans le township de Mansfield.

La dépense portée sur mon compte jusqu'au 31 décembre dernier, à compte des travaux faits sous la direction de M. Proudfoot, s'élève à $535, ce qui laisse une balance de $365 à employer à ces travaux pendant la saison prochaine. (Voir l'aperçu ci-joint.)

Pendant que j'étais à Mansfield à prendre des arrangements pour l'érection de ces travaux, j'ai fait le mesurage de l'emplacement d'un pont sur ce chemin que coupe la

Rivière-Coulonge, afin de pouvoir faire l'estimation du coût d'un pont à cet endroit, et dont le besoin se fait grandement sentir ; car la rivière à 400 pieds de large et près de six pieds de profondeur au milieu, ce qui nuit grandement à la circulation et à l'augmentation des établissements. J'en reparlerai dans mes dernières recommandations à l'égard de nouveaux travaux.

L'ouverture du chemin d'Eardley à Masham est la dernière entreprise, exécutée avec les deniers d'anciens octrois, dont j'aie à faire mention.

Ce chemin s'étend depuis les établissements sur l'Ottawa, dans le township d'Eardley, jusqu'à ceux de la Rivière-à-la-Pêche, dans Masham, et passe, en devenant graduellement à pic, par le défilé dans les montagnes d'Eardley, en arrière du débarcadère de la Pointe-Rocheuse. C'est la route la plus courte et la plus avantageuse pour arriver aux établissements sur la partie supérieure de la Rivière-à-la-Pêche, et elle fait partie de la ligne nord tracée par MM. Bouchette et Aylen jusqu'à la Rivière-Pickanock.

De son point de départ, dans Eardley, à la Rivière-à-la-Pêche, sa longueur est d'un peu plus de six milles et demi. Les travaux faits sur cette étendue ont été exécutés sous la surveillance de M. Mongins, (qui a, là, un moulin à scies), par un parti d'hommes engagés à la journée. Ces travaux sont l'ouverture dans les bois d'environ trois milles et un-quart de ce chemin, et ailleurs l'élargissement d'un ancien chemin de chantier, aux endroits où il correspond avec le premier, pour lui donner la largeur [illegible]ulue de 16 ou 20 pieds, et aussi, la construction de partie d'un pont sur le Ruisseau-Mc[illegible], qui doit être de 83 pieds de long et de 16 de haut, mais qui n'avait pas été fini par rapport aux glaces qui se formaient sur les bords à pic de ce ruisseau.

La somme affectée à ce chemin n'est que $400, sur laquelle, d'après mon compte jusqu'au 31 décembre dernier, $373 ont été dépensées, y compris $150 à compte du chemin de Clarendon à Thorne (voir l'aperçu suivant), ce qui laisse une balance de $27.

Avec une petite somme que l'on prendra sur le montant affecté pour 1861, cette balance suffira pour terminer le pont du Ruisseau-McGee.

A part de la dépense pour les travaux ci-dessus, mon compte jusqu'au 31 décembre dernier renferme un paiement de $251.50 fait à William Hodgins, surveillant des travaux du chemin de Clarendon à Thorne. Ce paiement n'est pas pour travaux exécutés sous mon contrôle, mais il a été fait pour acquitter deux bordereaux pour ouvrage fait par lui sur ce chemin, et pour le compte d'anciens octrois dont il restait $250 ; et c'est pourquoi, comme je l'ai dit plus haut, la différence de $1,50 a été portée au compte du chemin d'Eardley à Masham.

Ainsi qu'on le verra par mes comptes, les travaux ont été faits, à l'exception de dix milles, à l'extrémité est du chemin Gatineau et Coulonge qui furent donnés à l'entreprise, par des partis d'hommes employés au mois ou à la journée et dirigés par des surveillants.

Il y avait plusieurs raisons d'en agir ainsi. La variété de ces travaux l'exigeait ainsi que la saison, qui était trop avancée. Il y en avait quelques-uns surtout qui nécessitaient la surveillance d'un homme habile et expérimenté. La moyenne des gages des travailleurs, y compris les provisions et leur transport, a été de 84½ centins par homme et par jour de travail ; sur l'Ottawa, ces gages sont considérés comme peu élevés.

Aperçu de la dépense faite à compte de la somme de $10,000 affectée à des chemins de colonisation dans les comtés d'Ottawa et Pontiac, pour 1861, selon les comptes rendus par A. J. Russell, jusqu'au 31 décembre 1861 :

Payé à W. A. Richardson, à compte du contrat pour le chemin Gatineau at Coulonge	$3,776	08
do à compte de travaux sur le chemin du Lac-à-la-Loutre dans Thorne	1,047	10
do à compte de ponts sur le chemin Gatineau et du Désert	186	00
do annonces demandant des soumissions pour travaux, par ordre du département, à Québec	102	00
do à P. Aylen, écr., pour inspection et mesurage de travaux	102	00
Dépenses contingentes et frais de voyage, y compris la reconnaissance faite d'un chemin jusqu'à la Rivière-du-Désert	163	34

Rémunération à A. J. Russell, comme surintendant des travaux ci-dessus et autres; exécutés avec des octrois d'argent d'années antérieures............		400 00
		$5,776 54
Total reçu par A. J. Russell, à compte des travaux ci-dessus................		$6,000 00
Total des dépenses comme ci-dessus		5,776 54
Balance entre ses mains d'après son compte courant, jusqu'au 31 déc. 1861....		$223 46

APERÇU des dépenses faites par A. J. Russell, dans l'automne de 1861, sur les sommes anciennement affectées aux comtés d'Ottawa et Pontiac.

Chemin d'Onslow à Masham.

Montant		$900 00
Dépense—3 bordereaux..	$443 92	
Reste du compte de B. Moore......................................	327 08	
Proportion des dépenses contingentes..........................	14 00	
		$785 00
Balance le 1er janvier 1862...		$115 00

Chemin de front d'Onslow à Clarendon.

Montant		$1,000 00
B. Moore, 2 bordereaux..	$394 96	
Reste du compte de B. Moore......................................	290 81	
Compte d'A. Wilson..	35 65	
Proportion des dépenses contingentes..........................	13 58	
		$735 00
Balance le 1er janvier 1861...		$265 00
Moins—$5.20 payées à J. Gordon, en janvier 1862, et non-portées en compte, pour aide dans l'exploration de l'automne dernier		$259 80

Chemin de front de Pontiac.

Montant pour Mansfield....................		$650 00
do pour Calumet et Rivière-Profonde..		250 00
		$900 00

DÉPENSE.

Montant du compte de S. Proudfoot..	$513 83	
Coût du transport des provisions par A. J. Russell	8 80	
Proportion des dépenses contingentes..	12 37	
		535 00
Balance restant le 31 janvier 1862..		$365 00

Chemin d'Eardley à Masham.

Montant		$400 00

DÉPENSE.

Montant du compte de F. Morgan	$366 60	
Proportion des dépenses contingentes......	4 90	
	$371 50	
Somme restant après avoir payé les bordereaux d'Hodgins pour travaux sur le chemin de Clarendon à Thorne	1 50	
		$373 00
Balance restant le 1er janvier 1862...		$27 00

Chemin de Clarendon à Thorne.

Montant	$250 00

DEPENSE.

Payé à Wm. Hodgins, le montant de ses bordereaux..............................	$251 50
Dépense en plus et portée au compte du chemin d'Eardley à Masham.........	1 50

RÉCAPITULATION DE LA DÉPENSE.

Chemin d'Onslow à Masham..	$785 00
Do de front d'Onslow à Clarendon	735 00
Do de front de Pontiac	535 00
Do d'Eardley à Masham	371 50
Do de Clarendon à Thorne	251 50
Total..	$2,678 00

RÉCAPITULATION des balances en main le 1er janvier 1862 :

Chemin d'Onslow à Masham..	$115 00
Do de front d'Onslow à Clarendon	265 00
Do de front de Pontiac..	365 00
Do d'Eardley à Masham	27 00
Total, selon compte courant.....................	$772 00

Payé à John Gordon, en janvier 1862, $5.20 à compte du chemin d'Onslow à Clarendon.

TRAVAUX RECOMMANDÉS.

D'après d'anciens renseignements et un minutieux examen que j'ai fait depuis peu, je recommande l'exécution des travaux suivants comme des plus utiles pour l'avancement de la colonisation dans les comtés d'Ottawa et Pontiac :

1° L'ouverture du chemin nord, tracé par MM. Bouchette et Aylen, sur et près de la ligne des comtés d'Ottawa et Pontiac, dans les directions nord et sud, à partir du point où

elle traverse l'extrémité Est des dix milles presque terminés aujourd'hui du chemin Gatineau et Coulonge.

Le pont construit sur le Ruisseau-au-Cerf, qu'ils traversent, pourra servir à ces deux chemins. Cette ligne de chemin nord est divisée en lots, et selon le rapport de M. Aylen, les cinq-huitièmes ou quatre-cinquièmes de ces lots sont propres à la culture sur les 13½ milles qui, à partir du Ruisseau-au-Cerf et en gagnant le nord jusqu'à la Rivière-Pickanock, donnent au-delà de 16 milles de chemin en comptant les sinuosités. Elle passe le long du front du township de Stanhope, maintenant appelé Alleyn, qui a été récemment subdivisé en lots par l'arpenteur provincial Holmes, lequel le désigne comme renfermant beaucoup de bonnes terres, surtout au sud de la Pickanock, ce qui est d'accord avec ce que l'on savait déjà quant à cette partie. Suivant les données de M. Holmes et le rapport de l'exploration de ce township et autres, faite par l'arpenteur O'Hanley, il appert qu'en tournant vers l'ouest, cette ligne de chemin pourrait être prolongée d'au moins douze milles dans des terres généralement propres à la culture. Au sud du Ruisseau-au-Cerf, sur cette ligne, et jusqu'au 8me rang de Masham, les terres sont toutes bonnes. En comptant les sinuosités, ces douze milles donneraient probablement une ligne de chemin de 15 milles.

Cela donnerait au-delà de 30 milles de chemin de colonisation dans la plus belle partie de la vallée de la Gatineau, sans compter son extension probable à l'extrémité nord et son prolongement à l'ouest du chemin Gatineau et Coulonge, qui viendraient se relier à la partie de ce chemin faite durant la saison dernière. Toute cette étendue est encore inoccupée, mais de tout le territoire sous mon contrôle, je la crois la plus avantageuse et la plus propre à l'industrie agricole. Comme agent des bois, je recommande l'ouverture de ce chemin comme objet de première utilité, et que l'on applique à sa confection le reste de la somme affectée pour la dernière saison, avec autant qu'il sera possible de prendre sur la somme affectée pour l'année prochaine.

Pour faire ce chemin aussi bon que les chemins de colonisation de première classe du Haut-Canada, il coûterait environ $500 par mille. Quelques-uns d'eux ont coûté $700 par mille, d'abord parce que les premières spécifications étaient défectueuses, ensuite parce qu'on en a permis la circulation avant qu'ils fussent complètement terminés. La spécification ci-jointe assure la confection d'un chemin bien meilleur que l'on n'en pourrait faire pour le même prix. Elle exige que le travail soit concentré à la confection d'un lit étroit mais solide sur les côtés où les roues passent. Sans cela, la terre rapportée est inutile, soit sur un sol raboteux ou sablonneux ; et même sur un sol argileux, une plus grande largeur de surface vaseuse est un mauvais substitut à l'exhaussement et au drainage. Sur un chemin, le déblaiement d'une largeur plus grande que celle qui doit servir est tout simplement un gaspillage d'argent, qui devrait plutôt être employé à la construction d'un chemin solide, et même carossable, car sur les côtés ainsi déblayés il vient bientôt du bois de seconde venue. Si dans la confection d'un chemin on ne fait que couper les racines et les souches au ras de la surface du sol au lieu de les enlever entièrement, ainsi que les pierres, sur une largeur d'au moins neuf pieds du centre, le reste des souches finira toujours par se montrer à la surface et rendra le chemin mauvais et dangereux pour ceux qui le parcoureront avec vitesse. De plus, dans le cas où il faudrait refaire ce chemin, le déblai de ces racines, etc., coûtera beaucoup plus que si les arbres étaient encore là. Il en sera de même pour l'ouverture d'un chemin, si d'étroits ponceaux sont faits avec de petites pièces de bois, car à part le risque qu'ils soient enlevés au passage de lourdes charges, et de l'impossibilité pour deux attelages de s'y rencontrer, ils deviennent une nuisance ou sont mis de côté comme inutiles, et remplacés à nouveaux frais quand vient le temps de refaire ce chemin.

Pour les raisons qui précèdent, et pour que nul ouvrage ne devienne inutile plus tard, il sera à propos, en ouvrant des chemins, que neuf ou dix pieds de leur centre soient complètement déblayés et solidifiés, et que les ponceaux et ponts soient faits assez larges pour que deux voitures s'y rencontrent, surtout sur les chemins de colonisation de première classe conduisant à de grandes étendues de terres arables, et qui, naturellement, devront être beaucoup fréquentés.

Dans les cas où, pour des raisons d'économie, il serait nécessaire d'opter pour un chemin d'une qualité inférieure à celui désigné par la spécification ci-jointe, ou qu'il s'agirait d'ouvrir des voies d'embranchement de moindre importance, l'exhaussement et le nivellement, en faisant le chemin selon la spécification, pourraient être laissés aux colons, ainsi que la plus grande partie du déblaiement des côtes, et les neuf pieds déblayés à partir

du centre seulement nivelés d'une manière assez solide pour rendre la voie praticable pour une voiture chargée. C'est là le moins d'cuvrage qu'on peut faire si on ne veut rien perdre plus tard ; mais ainsi fait, un chemin serait praticable, quoique raboteux Il aurait de mauvais endroits, mais il serait aussi bon que bien d'autres dans des localités habitées. Il y aurait encore des travaux à y faire ; mais rien de ce qu'il y aurait de fait ne serait perdu. Ces travaux pourraient faire pour un chemin de seconde classe.

On en pourrait faire aussi un de troisième classe, dont la largeur et les ponceaux seraient au plus de quatorze pieds. Il n'y serait pas fait de déblai ; les souches seraient coupées au ras du sol, et l'on pourrait faire ainsi une voie praticable pour les voitures légèrement chargées. Dans ce cas, le ponceaux et les ponts seraient la seule partie des travaux qui conserverait sa valeur lorsqu'on achèverait cette voie ; car tant que les racines et les souches ne seraient pas complétement pourries, il faudrait faire le déblai et le nivellement tout comme si les arbres étaient encore debouts.

Le coût de la confection de l'une ou l'autre de ces espèces de chemins dépendrait entièrement de la qualité du sol et des bois où ils doivent passer, ainsi que du prix des provisions et de la main-d'œuvre dans la localité. Le pin (dont la souche est difficile à enlever) est en abondance sur le territoire de l'Ottawa ; le sol est rocheux, inégal et parsemé de cailloux, et le commerce de bois maintient plus élevé que nulle autre part en cette province le prix des produits et de la main-d'œuvre, si bien que les frais de confection d'aucune sorte de chemin seraient ici beaucoup plus considérables que, d'ordinaire, ils ne le sont ailleurs.

Sur un sol d'une inégalité ordinaire, un chemin de la première classe mentionnée coûterait, construit selon la spécification ci-jointe, $500 par mille, les ponceaux et les ponts compris.

Un de la deuxième classe décrite coûterait $380 par mille.

Celui de la troisième, $300 par mille.

Pour les deux derniers, les ponts et ponceaux seraient presque égaux en qualité à ceux de la première classe, et pourraient continuer à servir, une fois les chemins terminés et élargis dans la mesure ordinaire.

En ayant fini avec cette longue digression, qui m'a paru nécessaire pour bien faire connaître les travaux dont je recommande pour plus tard l'exécution, je prends la liberté de parler de nouveau du chemin du nord tracé depuis le township de Masham jusqu'à la Pickanock, et qui traverse l'extrémité de la partie du chemin Gatineau et Coulonge qui a été faite dans la dernière saison. Se trouvant dans la localité la plus immédiatement avantageuse aux établissements sur la Gatineau, il est le premier que l'on doive ouvrir comme voie de colonisation ; mais il suffira de le faire faire de la deuxième classe mentionnée, c'est-à-dire pour environ $380 par mille, et remettre à plus tard son complet achèvement, ainsi que cela pourra se faire sans perdre aucun des travaux exécutés, s'il augmente en importance ou s'il devient à propos de le prolonger comme chemin de colonisation.

L'ouverture du chemin Gatineau et Coulonge, dans la direction ouest, et à partir de la partie faite cette saison, pourrait aussi être continuée, sur l'échelle ci-dessus, jusqu'au terminus du chemin fait cette saison dans Thorne, distance de 15 milles, et ensuite jusqu'à 12 milles au-delà. Mais, comme le sol des premiers 15 milles n'est pas aussi propre à la culture que sur le chemin nord (bien que plus de la moitié sera occupée quelque jour), et que l'on n'est pas certain qu'au-delà des douze milles de la ligne de chemin ouest, qui passent sur des terres arables et en partie établies, il y ait une étendue considérable propre à la culture, ni l'une ni l'autre de ces voies, qui mériteraient cependant d'être ouvertes et qu'une somme leur fut appliquée s'il y avait des fonds de disponibles, ne sont aussi importantes ni aussi immédiatement nécessaires que le chemin nord déjà mentionné, ni que ceux que je vais maintenant désigner.

Bien que secondaire comme grande voie de colonisation, un chemin traversant la vallée de la Rivière-Petite-Nation jusqu'à la route principale en haut de la Gatineau, dont je reparlerai plus loin, est celui qui mérite ensuite d'attirer l'attention comme immédiatement utile et important, vu l'étendue de bonnes terres qu'il ouvrirait à l'industrie agricole.

Cette ligne de chemin part de la route établie dans le township de Ripon, sur le côté est de la Rivière-Petite-Nation. Ainsi que je l'ai dit plus haut, et sous ma direction, M. Leduc a marqué, l'automne dernier, 18 milles et demi de cette ligne qui montent dans le

township de Suffolk jusqu'à sa ligne nord extérieure, et je recommande qu'elle soit continuée 30 ou 35 milles plus loin au nord, jusqu'au lac Monaming, tributaire de la Rivière-Rouge, et où, d'après des renseignements certains et des documents d'exploration que je possède, elle traverserait une grande étendue de terres arables de qualité supérieure.

Sur la partie qu'il a tracée, M. Leduc dit que "le sol, bien que raboteux généralement, est très-avantageux à la colonisation, car il est riche et propre à toute espèce de culture; le bois qui le couvre est l'érable, le hêtre, le hemlock (*pruche*), le tilleul et le sapin de haute venue; mais le pin y est très-rare." Dans une exploration qu'il a faite en gagnant le nord, à partir de l'extrémité de la ligne par lui tracée, il a constaté que le sol était partout propre à la culture. Sur 35 milles de cette ligne, mes renseignements sont dus à des explorations faites à ses deux extrémités, et pour la partie du milieu, ils me viennent d'hommmes employés à la recherche de bois de construction, qui l'ont traversée et qui ont trouvé que le sol était de la même qualité que celui de Suffolk.

Ainsi, nous voyons que cette ligne ferait un grand chemin de 40 à 50 milles, le long et de chaque côté duquel pourraient être ouverts, comme dans Suffolk, des chemins de concession conduisant aux chantiers sur la Rivière-Petite-Nation et la Rivière-Rouge, où sont en grande demande les produits de ferme. Et comme il se trouverait le plus proche et une des plus grandes routes d'Ottawa, il ouvrirait un vaste champ à la colonisation, surtout au surplus de la population des seigneuries et paroisses avoisinantes.

C'est pourquoi je suggère qu'il soit fait comme chemin de la première classe désignée dans la spécification ci-jointe. La main-d'œuvre étant à meilleur marché dans cette localité que dans quelques autres sur la Rivière-des-Outaouais, il coûterait probablement un peu moins que $500 par mille, tous frais compris, vu qu'en des endroits le sol est surtout composé de marne.

Pour ouvrir les 13½ milles tracés au prix ci-dessus, le coût serait de $6,750. En réduisant les travaux au nivellement solide à tous les endroits très-secs et sablonneux, $6,000 suffiraient peut-être.

Les travaux que je recommande en troisième lieu comme très urgents, sont ceux du chemin depuis en arrière du township de Hull jusqu'au Ruisseau-des-Prêtres, dans le township de Bowman, sur la Rivière-aux-Lièvres.

Cette ligne de chemin passe près de l'angle nord-ouest de Templeton, et continue, en longeant de près la ligne entre Wakefield et Portland, jusqu'à Bowman. Une petite somme prise sur l'argent des chemins de colonisation y a été avantageusement appliquée pendant la saison dernière, par Wm. Hamilton et Cie., de Cantly, en commençant l'ouverture de son extrémité intérieure. Elle devrait être continuée au moins 16 milles plus loin. Elle traverse une grande étendue de bonne terres, situées partie dans Wakefield, Portland et Denholm, qui sont maintenant en voie de se coloniser, et auxquels elle mènerait directement à partir de la cité d'Ottawa. Elle donnerait ainsi accès aux terres arables entre la Gatineau et la Rivière-aux-Lièvres, et sur le côté ouest de cette rivière qui, dans cette partie de son cours, ne va pas au-delà du township de Bowman. Le township de Bigelow, situé au-dessus, offre un sol inférieur et plus élevé que la haute montagne entre ces rivières.

Ce chemin est essentiel pour communiquer aux établissements norvégiens et allemands qui se forment aujourd'hui dans Bowman. S'il est à propos d'encourager ces immigrés, il doit l'être aussi d'ouvrir un chemin aux premiers colons de cette classe dans cette partie de la province; car, par le fait qu'ils ignorent les langues française et anglaise, ils éprouvent au début de bien plus grands inconvénients que les autres.

Comme il ne serait pas avantageux de lui donner une bien grande étendue, une dépense de $300 par mille serait probablement suffisante, et pour ce, il faudrait lui affecter une somme de $4,800. Mais comme l'avance de $500 faite pour achat de provisions aux colons norvégiens et allemands pauvres de Bowman,—et pour laquelle j'ai en main leurs billets, payables en travail si on l'exige,—doit entrer en compte pour ce chemin, il sera tout de même nécessaire que la somme qu'on lui destinera soit au moins de $5000, vu la possibilité où tout le montant de l'avance ne pourrait être recouvré.

On peut communiquer par eau, depuis au-dessus des chutes, au village de Buckingham, jusqu'au township de Bowman, par la Rivière-aux-Lièvres; mais en la remontant il y a plusieurs portages, sans compter les rapides, où il faut haler ou pousser l'embarcation avec des perches. Un chemin suivant la vallée de la Rivière-aux-Lièvres serait très-nécessaire, tant pour les fins de la colonisation que pour le commerce de bois. Des deux côtés

le chemin est praticable pour une voiture, à l'exception de quelques milles au-dessus du village de Buckingham. Je ne saurais dire jusqu'où ce chemin devrait aller. Là où la Rivière-aux-Lièvres traverse le sommet des Laurentides, près des Grandes-Chutes, le terrain est beaucoup accidenté, et au-dessus, encore plus désavantageux, si bien que pour pouvoir en juger il faudrait faire un long examen des lieux.

Une bonne partie du township de Villeneuve est montagneuse et aride. Le township de Wells, situé plus haut, est plus avantageux et renferme beaucoup de bonnes terres à surface unie jusqu'à la Rivière-des-Sourds.

De l'endroit ou la Kiamaka joint la Rivières-aux-Lièvres, c'est-à-dire à environ 85 milles au nord de son embouchure, le sol, comme sur le côté nord de la Rivière-des-Outaouais, et à cette distance, cesse d'être accidenté par des côtes élevées et est beaucoup plus propre à la culture. Sur la partie supérieure de la Rivière-aux-Lièvres, les bonnes terres seront très-probablement occupées en même temps que celles situées sur la Gatineau.

La partie inférieure de la vallée de la Rivière-aux-Lièvres, excepté près de son embouchure, semble être moins propre à la culture que celle qui se trouve à l'est et qui est égouttée par les rivières Blanche et Petite-Nation, dont le niveau est moins élevé.

Je suggère qu'une ligne de chemin de colonisation soit tracée et ouverte en divergeant depuis le chemin du débarcadère, dans le village de Thurso, jusqu'à la Rivière-St.-Sèque, et passant à travers le township de Derry Est, sur le côté nord de la Rivière-Blanche, où elle couperait une grande étendue de bonnes terres, ainsi qu'au nord, dans le township de Luthbury, que l'on dit être avantageux à la colonisation.

Je ne suis pas assez bien renseigné pour dire jusqu'où il serait avantageux de diriger cette ligne de chemin ; mais les terres qu'elle ouvrirait à l'industrie agricole sont si près de la Rivières-des-Outaouais, de son embouchure et du port de Montréal, qu'il semble très à propos d'en faire le tracé et l'ouverture après complète exploration.

Il serait également désirable qu'une voie de colonisation fut explorée et ouverte, depuis l'extrémité ouest du lac de la Rivière-Blanche, en arrière et au nord de Lochaber, presque en longeant la ligne de Derry Est et Derry Ouest, où il y a de bonnes terres vacantes, de qualité supérieure à celles déjà occupées jusqu'au sud-ouest. Cette ligne pourrait, après examen, être dirigée le long des côtés Est ou ouest du bras ouest de la Rivière-Blanche, et de là en suivant la ligne entre Villeneuve et Lathbury ou dans les environs, jusqu'en arrière du township de Wells, où le sol est propre à la culture. Ce chemin donnerait accès à la vallée de la Rivière-des-Sourds, où se trouvent de grandes étendues de terres arables à surface unie, que l'on dit être bonnes, et où l'on pourrait faire passer un chemin d'embranchement qui irait jusqu'à la Rivière-aux-Lièvres.

Les townships de Derry sont désignés comme contenant beaucoup de côtes, mais le sol n'est pas rocheux : il est au contraire fertile et profond. Plus loin que le 4me rang de Derry Ouest, aucune terre n'avait été prise encore l'automne dernier, ni dans Derry Est non plus, excepté en haut de la Rivière-Blanche, où quelques squattors s'établissaient.

Les deux chemins en dernier lieu mentionnés donneraient accès aux terres arables les plus proches dans le comté d'Ottawa.

Les établissements qui se forment sur la Rivière-aux-Lièvres et la grande somme de revenu que le gouvernement a retiré des chantiers ouverts depuis des années, ainsi que des scieries du village prospère de Buckingham, sont de puissantes raisons en faveur de l'ouverture d'un chemin dans la vallée de cette rivière ; mais comme sur une grande étendue de ses bords il se rencontre des obstacles qu'ils serait nécessaire de bien examiner, je ne suis pas en mesure de dire avec certitude où ce chemin devrait être localisé.

J'ai fait ces recommandations et observations avec l'espérance qu'elles seront prises en considération, et qu'elles contribueront au développement de la partie inférieure du comté d'Ottawa.

Il va s'agir maintenant d'une partie plus reculée du territoire de l'Ottawa, et je recommande qu'une part des fonds de colonisation soit affectée à l'ouverture d'un chemin sur le côté ouest de la Rivière-Coulonge, ainsi qu'à la construction d'un pont sur cette rivière, afin de donner accès à une étendue de bonnes terres dans la partie ouest du township de Pontefract, et entre ce township et la Rivière-Noire.

Le township de Pontefract a été arpenté récemment par M. J. Robertson, de Fitzroy, qui est très-bon juge de la qualité des terres ; et quand il dit qu'elles sont bonnes, on peut s'y fier. Il désigne comme impropre à la culture cette partie du township située à l'est

de la Rivière-Coulonge, même aux endroits où les terres ont une belle apparence par le fait qu'elles sont couvertes de beau bois dur; généralement le sol n'est pas assez profond pour être bien cultivé ni pour assurer une récolte dans les temps de sécheresse; mais la demande des produits de ferme est si grande qu'il n'y a aucun doute que les colons finiront par en exploiter la meilleure partie.

Cependant, le côté ouest du township renferme beaucoup de terres propres à la culture sur environ onze rangs de profondeur, et aussi en gagnant l'ouest vers la Rivière-Noire.

Le peu de bonnes terres sur cette partie du territoire de l'Ottawa, comparée à la grande étendue seulement utile à l'exploitation des bois, se trouvent avoir beaucoup de valeur. Etant près de l'Ottawa et dans le voisinage des grands chantiers sur la Rivière-Coulonge et la Rivière-Noire, les colons seraient dans la position la plus avantageuse pour obtenir de bons prix de leurs produits, et le chemin, sur n'importe qu'elle étendue il serait ouvert, aurait le double avantage d'être utile aux fabricants de bois sur ces rivières autant qu'aux colons.

Je recommande que ce chemin soit ouvert à partir du chemin de front de Pontiac, dans Mansfield, et traverse sur une étendue de 4 milles dans ce township jusqu'à Pontefract, et gagne ensuite à environ 12 milles au-delà jusqu'à la ligne ouest de ce township—sa localisation devant être mieux déterminée lors du tracé de la ligne—en tout disons 16 milles qui, à $300 par mille, et fait comme chemin de troisième classe, coûteraient $4,800.

La Rivière-Coulonge est la première qui n'ait pas de pont sur le chemin de front principal au côté nord de la Rivière-des-Outaouais, au-dessus de la cité; et comme c'est une grande rivière, elle est le principal obstacle à la circulation et au progrès de la colonisation.

La Rivière-Coulonge débouche dans celle des Outaouais environ 100 milles au-dessus de la cité, et comme, à cette distance, le pays n'est que partiellement habité et sur le front seulement, le chemin principal à cet endroit est réellement une voie de colonisation essentielle, et le besoin d'un pont sur la Rivière-Coulonge se fait grandement sentir, non seulement pour faciliter le trajet en amont de la Rivière-des-Outaouais et l'accès aux établissements de l'Est, mais aussi le progrès de la colonisation dans les townships de la Grande-Rivière et en arrière de ces townships.

Ainsi que je l'ai déjà dit, j'ai mesuré la largeur de la rivière afin de pouvoir faire le devis estimatif du pont projeté. A cet endroit la rivière est large de 400 pieds et profonde de six au milieu. Le courant est fort, et les bords élevés et à pic, ce qui la rend par conséquent inguéable. Ce pont devra être de 510 pieds de long et de 24 de haut à partir du chenal; il devra avoir six débouchés larges de 60 pieds chacun, avec piles surmontées de palées, ou cinq de 72 pieds avec piles surmontées de poinçons; mais le coût sera le même dans l'un ou l'autre cas. Pour qu'elles soient solides, et vu que le fond est de sable mouvant, les piles devront être plus larges à leur base et descendues sur un bon lit de fascinages, ce qui empêchera le reflux des eaux en arrière et les remous en avant de miner leurs fondations pendant les crues.

Y compris cent piastres pour la confection du chemin conduisant à l'extrémité du pont, il faudrait affecter à cette construction une somme de $3,232. Avec les $4,800 pour le chemin de Pontefract, le coût total de ces travaux serait de $8,032.

Sur la Rivière-Noire, il faudrait aussi un pont, à une distance de treize milles sur le chemin au-dessus de la Rivière-Coulonge. La Rivière-Noire est la dernière grande rivière sur le chemin de Pontiac, et le terminus de ce chemin est à 20 milles au-delà, au bas de la Rivière-Profonde, et au bord de laquelle viennent finir des montagnes à pentes précipitées, qui rendent impossible sa continuation le long de cette rivière. Il faudra le faire passer par les vallée en arrière.

Bien que, dans cette direction, l'étendue de terres propres à la culture soit comparativement petite, ce serait faire erreur de supposer que le domaine public ne mérite pas que l'on fasse pour lui d'aussi considérables dépenses. Là où la terre est bonne, son rendement est plus qu'ordinaire, mais les autres parties donnent et continueront à donner par les produits forestiers un plus fort revenu à la couronne que la vente des terres, sans compter les miliers de bras employés et le commerce créé par cette exploitation.

La confection et l'amélioration du chemin principal en haut de la Gatineau sont les travaux suivants que je recommande comme dignes d'attirer l'attention, non pas comme

étant de moindre importance que ceux précédemment mentionnés, mais parce que cette route, à part de son utilité comme chemin de colonisation, sera assez nécessaire pour avoir droit à un octroi spécial de la législature.

A part de l'accès qu'il donne aux terres propres à la culture sur les bords de la Gatineau, il est aujourd'hui la route principale d'une population éparse mais nombreuse, et que, sans aide, l'on sait incapable de faire et entretenir 90 milles d'un chemin qui passe souvent sur un sol raboteux et inhabité, et qui est beaucoup utilisé pour une branche de commerce qui rapporte un grand profit au gouvernement.

Sans compter le prix des terres vendues, le gouvernement doit avoir déjà reçu au-delà d'un million de piastres en impôts sur les bois coupés sur la Gatineau. Il y a plus de 30 ans que sur cette rivière il se fait du bois de construction sur une grande échelle, et pendant les neuf dernières années, j'ai perçu, là, en rentes de terres et en droits sur les billots de sciage, $221,909; et, bien loin de diminuer, le revenu annuel a augmenté graduellement de $18,453 en 1853, à $33,264 en 1861.

On ne saurait trouver déraisonnable que les habitants de cette section du pays demandent, sur trente, une année de revenu du domaine public, d'autant plus que ce serait pour les aider à le rendre accessible afin de favoriser le commerce et le progrès de sa colonisation.

Le chemin Gatineau est naturellement divisé en deux. Sa partie inférieure, depuis le village de Hull, vis-à-vis la cité d'Ottawa, au haut du côté ouest de la Gatineau, jusqu'à Brooks, aux chutes de Puagan, dans le township de Low, est de 35½ milles. Sur cette étendue, le chemin passe généralement sur un riche sol d'argile, et dans les plaines d'alluvion de la rivière. Les côtes qui viennent finir près de la rivière et qui affectent de temps en temps la forme de caps à pics, empiètent parfois sur le chemin et ne lui laissent que juste l'espace pour y circuler.

Une diligence fait régulièrement le trajet entre la Rivière-des-Outaouais et les chutes de Puagan. A cette distance, toutes les terres sont prises et occupées. Dans les temps secs, le chemin est bon,—les habitants ont beaucoup travaillé à l'améliorer en certains endroits,—mais lorsqu'il pleut longtemps, il devient très-mauvais, rempli d'ornières profondes par suite de la richesse du sol et de sa grande fréquentation. En bien des endroits il a besoin de rigoles et de canaux couverts. Il a aussi de vieux ponts dangereux à passer et des côtes rocheuses qui nécessiteraient une grande dépense pour les abattre.

Une compagnie s'est formée, je crois, pour le macadamisage de 24½ milles de ce chemin, et un tracé de la ligne et une estimation de ce qu'il en coûterait pour en faire une route empierrée ont été faits par George H. Perry, écr., ingénieur civil, mais rien de plus n'a été fait, que je sache.

Dans une région comme celle au nord de la Rivière-des-Outaouais, où les terres propres à la culture sont en bien moins grand nombre que celles qui ne le sont pas, et où elles sont éparses et en trop petites étendues pour qu'il s'y forme de longues lignes d'établissements, ou pour que l'on ouvre à chacune d'elles un chemin de colonisation, l'amélioration de grandes routes comme celle-ci, qui est absolument nécessaire pour communiquer à l'intérieur des terres généralement, est un moyen très-certain de faciliter l'établissement de ces terres publiques qui sont propres à la culture, surtout dans un cas comme celui-ci, où le chemin est la grande voie du commerce des bois, commerce qui crée un marché avantageux pour les colons, tout en contribuant au progrès et à la prospérité des établissements qui, sans lui, n'existeraient pas encore.

Ce serait là un bon argument en faveur d'une aide à la compagnie du chemin macadamisé de la Gatineau, si toutefois elle mettait son projet à exécution; car il n'y a pas à en douter, cette entreprise contribuerait puissamment à faire avancer la colonisation de cette partie du pays. Ne sachant pas au juste quelle étendue de chemin cette compagnie pourrait ainsi améliorer, je ne puis faire une estimation définitive du coût de la partie qui resterait à faire jusqu'aux chutes de Puagan, partie qui a certainement besoin d'être améliorée et qui devrait être comprise dans une estimation générale pour ce chemin, au cas où un octroi serait pour lui accordé. En sus de ce que la compagnie pourrait faire, il est probable qu'il faudrait appliquer au moins $4,000 à l'amélioration de la partie en question.

La partie supérieure du chemin de Gatineau, depuis les chutes de Puagan jusqu'à la Rivière-du-Désert, est celle qui a le plus besoin d'être terminée et améliorée, non pas seulement pour donner accès à divers townships qui renferment de bonnes terres, mais aussi

pour l'avantage des établissements existants et de l'important commerce de cette localité. Cette distance est désignée comme étant de 55 milles. Une bonne partie n'est faite que comme chemin d'hiver, et en plusieurs endroits, les colons ainsi que les fabricants de bois ont travaillé à le réparer. Pour d'autres parties, l'on a employé des fonds affectés à la colonisation. Sa plus mauvaise partie se trouve sur les premiers 12 milles en haut des chutes de Puagan. C'est avec beaucoup de difficulté et quelque danger qu'une voiture vide peut y passer depuis les chutes de Puagan jusqu'à la Mission des Sauvages à la Rivière-du-Désert, dans le township de Maniwaki.

Des chutes de Puagan à la rivière Kazabazza, les premiers 12 milles passent sur un terrain comme il est impossible d'en trouver un plus mauvais pour un chemin. Là, il a été ouvert sur une largeur de 12 à 20 pieds. En des endroits, le terrain est sec et uni, mais ailleurs se trouvent des côtes à pic, des terrains très-rocheux et de longues étendues boueuses et profondes où se trouvent les restes de nombreuses souches de pin, qui n'ont été coupées qu'au ras du sol, et qui seront plus difficiles à enlever que si les arbres étaient encore après. L'ouverture du chemin d'une manière imparfaite, la confection de quelques bons ponceaux, et peu de déblai et quelques ponts a été tout ce que l'on a pu faire sur certaines parties de la ligne avec les fonds qui lui étaient affectés. A part des abattis, le déblaiement, la confection du chemin, y compris les rigoles, le nivellement et l'exhaussement, les canaux couverts, la construction et la reconstruction de bien des ponts : tout cela est à faire.

Sur la Rivière-Kazabazza, il faut un nouveau pont de 363 pieds de long et de 4 plus haut que la passerelle qu'il y a à présent.

Jusqu'à la Rivière-Pickanock, dans le township de Wright, les treize autres milles passent sur un terrain beaucoup plus avantageux ; et le coût par mille pour en faire un bon chemin ne sera guère plus que la moitié de ce que coûtera la partie précédente.

De la Rivière-Pickanock à la ferme Leamy, sur la ligne de la partie supérieure de Wright, les neuf milles suivants coûteraient encore moins, si ce n'étaient deux ponts considérables qu'il faudra construire sur cette partie, et pour lesquels j'ai fait le mesurage nécessaire. A part de cela, nuls travaux n'ont été faits avec les deniers de colonisation.

Les six milles suivants qui atteignent le milieu du township de Bouchette, coûteront à peu près deux fois autant que les derniers, parce qu'ils passent sur un sol très-rocheux et qu'il faudra construire deux grands ponts.

Bien qu'ils ne soient aujourd'hui qu'un étroit chemin d'hiver, les derniers 15 milles, qui vont jusqu'à la Rivière-du-Désert, coûteraient beaucoup moins que les précédents, car ils passent sur un terrain très-avantageux, mais ils passent dans les bois jusqu'à environ un mille de la Rivière-du-Désert.

Pour faire un bon chemin à barrières de ces derniers 15 milles, et selon la spécification ci-annexée, mais d'un-tiers plus large, le coût serait probablement de $35,772, vu les parties de terrain extrêmement désavantageux où ils passent ; mais en concentrant le travail sur les parties mauvaises et impraticables, et en faisant les derniers 15 milles sur la plus petite échelle, le tout pourrait être fait pour que des voitures chargées y circulent, pour environ $19,448.

Cette somme représente la plus petite quantité d'ouvrage que le gouvernement pourrait faire exécuter sans courir le risque de perdre beaucoup de travaux ; et il serait nécessaire que cette somme fut ainsi dépensée si on désire l'établissement du township de Maniwaki, et de ceux vis-à-vis et au-dessus, sur le côté Est, qui renferment beaucoup de bonnes terres. Une grande partie de la ligne est inhabitée, surtout là où le sol est rocheux et accidenté, et il est probable qu'elle le sera toujours. La partie supérieure de Bouchette est inoccupée, ainsi que Maniwaki,—la Rivière-du-Désert fait exception—et il en sera de même encore longtemps si on ne prend des mesures pour leur arpentage et la vente de leurs terres : deux choses qui sont beaucoup à désirer.

Les bonnes terres étant si rares ailleurs, il serait malheureux que Maniwaki, le township le plus avantageux aux établissements sur la Gatineau, fut non seulement inoccupé, mais un obstacle au progrès de la colonisation dans cette direction.

Depuis le haut de la Rivière-du-Désert, et pour les fins de la colonisation, le chemin Gatineau devrait être continué,—en amont et sur la côte Est de la rivière,—à travers les townships de Kensington, Aumond et Sicotte, jusqu'au lac Baskatong, dans le township de ce nom. Au-dessous de la Rivière-du-Désert, le côté ouest de la Gatineau devient moins

avantageux à la colonisation que son côté Est. Au-dessus du lac Baskatong, en haut de la Rivière-Baskatooshin, la pierre calcaire abonde, dit-on.

La Rivière-Gatineau égoutte une étendue d'environ 10,000 milles carrés, et sa longueur est à peu près de 400 milles. Un quart des terres dans les parties connues de la vallée de la Gatineau peut être considéré comme propre à la culture, mais il est possible que la quantité en soit plus grande.

Quant à la description des terres arables, je ne crois pouvoir mieux faire que de répéter celle déjà faite par Peter Aylen, écr., qui connait le territoire de la Gatineau depuis 28 ans, pour l'avoir exploré plus qu'aucun autre en allant à la recherche de coupes de bois. Selon lui, les terres propres à la culture "sont généralement d'un sol riche et profond qui, bien que rocheux par places, est composé de marne sur le sommet des côtes et d'argile dans les vallées. Ces deux espèces sont recouvertes d'une épaisse couche de terre noire. Rarement on trouve le sol aride et sablonneux."

Le long de la Gatineau, et sur au-delà de 60 milles, j'ai constaté que la pierre la plus commune était la pierre calcaire, et c'est là une des preuves de la fertilité du sol. Sur la Gatineau, il y a des fermes de plus de 200 acres dont le front est formé de la plus riche terre d'alluvion, et en arrière se trouvent des éminences formées de pierre calcaire—laquelle peut être utilisée aussi bien à des constructions que comme engrais—et couvertes de beau bois de pin propre aux constructions, et de bois dur pour le chauffage. Il est rare de trouver, même dans les plus belles parties du pays, autant d'avantages réunis.

Mais, de même que sur le côté nord de la Rivière-des-Outaouais, la plus grande partie du territoire de la Gatineau consiste généralement en un sol raboteux, montueux et de sable dans les plaines. Les bonnes terres sont peu étendues, irrégulières, isolées les unes des autres.

Il serait donc de la plus haute importance que l'étendue et la position de ces terres avantageuses, ainsi que les meilleurs moyens pour y parvenir, fussent constatés—si toutefois ils ne l'ont pas été déjà—par une exploration, afin de pouvoir tracer ensuite les lignes de chemin dans leur direction ; car, sans cela, toute entreprise de ce genre ne pourrait que manquer son but.

Comme les terres de qualité inférieure sont généralement couvertes de bois d'une bonne venue, et que l'établissement de chantiers sur ces terres aurait l'effet de créer un marché où s'écouleraient très-facilement les produits de ferme, il est évident que la valeur de la partie propre à la culture se trouverait ainsi augmentée de beaucoup. Les grandes régions forestières impropres à la culture pourraient être laissées intactes, tandis que des lignes continues d'établissements pourraient se former sur les étendues de terres arables, et les colons ainsi placés profiteraient grandement du commerce de bois. De cette manière, les régions de l'Ottawa qui sont impropres à la culture resteraient toujours les plus grandes forêts du monde pour l'exploitation des bois.

Le grain, les pommes de terre et autres végétaux sont cultivés avec succès sur de grandes fermes de chantier à 30 et 40 milles au nord de la Rivière-du-Désert. Sur les établissements le long de cette rivière, la culture du blé d'automne réussit bien.

Quoique la chose ne se rattache que de loin au sujet de ce rapport, je dois dire qu'il a été bien constaté qu'en arrière des hautes terres des Laurentides, c'est-à-dire sur une étendue variant d'un à deux cents milles au nord de la Rivière-des-Outaouais, le sol devient plus bas, et que dans cette grande dépression, qui est large d'environ 100 milles, d'une longueur inconnue de l'est à l'ouest, et que parcourt pendant 350 milles la partie supérieure de la Rivière-des-Outaouais, il y a beaucoup de terres propres à la culture, désignées par ceux qui ont visité cette région comme étant moins accidentées et moins rocheuses que dans les nouveaux townships sur les rivières Madawaska et Gatineau. On trouve de la pierre calcaire stratifiée à la tête du lac Temiscaming et au Grand-Lac, à cent milles plus à l'est. Comme ces deux points, et une plus grande partie de cette vallée, sont à un degré sud de la latitude du lac St. Jean sur le Saguenay—territoire connu pour avoir un climat plus doux que Québec,—il est très-probable qu'ils possèdent jusqu'à un certain point le même avantage; et comme des milliers de colons vivent aisément sur le Haut-Saguenay, il serait absurde de supposer qu'il n'en serait pas de même sur le territoire beaucoup plus considérable du Haut-Ottawa, facilité comme il le sera par ses grandes voies de navigation intérieure.

La Rivière-du-Désert, ou plutôt les établissements à son embouchure, sont à environ

trois milles au nord de la latitude de Trois-Rivières, et la rive sud du lac Baskatong est à peu près à 4 milles au sud de la latitude de Québec.

Je vais faire maintenant la récapitulation des travaux dont j'ai recommandé l'exécution, dans l'ordre qu'ils m'ont paru être le plus immédiatement utiles, tout en mettant en regard la somme qu'il faudra leur affecter. En ce faisant, mon but est de soumettre un système de travaux qui me paraîtront nécessaires pour rendre accessibles les localités les plus propres à la colonisation,—et dont les dépenses seraient beaucoup moindres que celles qui ont été faites pour de semblables travaux de colonisation dans le Haut-Canada,—mais dont l'exécution demanderait peut-être plusieurs années, et cela sans indiquer quelle somme des fonds de colonisation devra leur être maintenant appliquée, mon seul objet étant de mettre à votre disposition les meilleurs enseignements que j'ai pu recueillir, ainsi que l'expérience que j'ai autrefois acquise en dirigeant de pareils travaux.

Récapitulation des travaux recommandés.

1°	Pour la confection du chemin nord, depuis la Rivière-à-la-Pêche jusqu'à la Pickanock, 31 milles, à $380—moins ce qui reste de la somme affectée pour 1861	$8,780
2°	Pour do do de 13½ milles du chemin de Suffolk	6,000
3°	Pour do do de 16 milles du chemin de Hull à Bowman	5,000
4°	Pour do do de 16 milles du chemin de Pontefract	4,800
	Et un pont sur la Rivière-Coulonge	3,232
5°	Pour do du chemin principal en amont de la Gatineau jusqu'à la Rivière-du-Désert, 55 milles depuis les chutes de Puagan	19,448

(Si la législature faisait un octroi spécial pour les chemins Gatineau, il devrait être d'au moins $35,772 pour la partie en amont des chutes de Puagan; de $4,000 pour la partie en aval, et de $4,800 pour un pont sur la Gatineau, qui est très-nécessaire à environ six milles au-dessus de l'embouchure de cette rivière.)

Autres travaux recommandés, et devant être exécutés subséquemment.

Le chemin ouest ou le chemin est dans Derry, ou les deux ensemble.
Le prolongement du chemin de Suffolk jusqu'au lac Monoming.
La construction d'un pont sur la Rivière-Noire, dans Waltham.
Le prolongement du chemin Gatineau vers le lac Baskatong.
Mais avant tout, la continuation du chemin Gatineau et Coulonge.

Pour la situation des chemins et travaux mentionnés dans ce rapport, je prends la liberté de vous renvoyer à la carte ci-jointe des comtés d'Ottawa et Pontiac. Sur cette carte, les chemins projetés dont le tracé n'est pas encore fait, figurent seulement pour indiquer leur localité et direction; leur situation sera mieux déterminée après l'exploration et le tracé.

Une supercherie à laquelle il ne serait que juste de mettre fin, c'est celle qu'exercent des personnes égoïstes qui ont déjà des terres ailleurs et qui, au détriment des colons qui en auraient besoin, vont en prendre d'autres sur les chemins de colonisation dès qu'il est connu qn'on va les ouvrir. Pour empêcher cet abus, les conditions de l'occupation réelle devraient être promptement et rigoureusement mises en force, en faisant suivre de la confiscation immédiate tout manquement de s'y conformer, de même que cela se fait depuis plusieurs années à l'égard des permis de coupe de bois dans les limites de cette agence, et cela toutes les fois qu'on ne s'est pas conformé à leurs conditions, quand même le fabricant de bois avait fait plusieurs paiements sur son permis, et qu'il perdait milles piastres par la confiscation.

Il serait certainement aussi facile et au moins aussi juste d'en agir de même avec les faux colons.

Pour mettre fin à l'obstacle apporté à la colonisation par ceux qui prennent ainsi les terres pour en obtenir ensuite de haut prix des véritables colons, je prends la liberté de vous renvoyer à mon rapport sur le territoire du St. Maurice, lequel a été transmis en mars 1859, et renferme des recommandations pratiques quant à la vente et à la colonisation des

terres incultes de la province, et quant à la régularisation des droits des colons et fabricants de bois. Il fait aussi l'exposé d'un système d'après lequel les terres peuvent être vendues à un prix purement nominal sans qu'il en résulte aucune perte pour la couronne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

A. J. Russell.

SPÉCIFICATION

De la manière dont doit être fait le chemin de colonisation depuis les chutes de Puagan, Gatineau, jusqu'à la Rivière-Coulonge.

1. Il devra être confectionné sur le site qui lui a été tracé sur les lieux, excepté le cas où le surintendant ou la personne en charge en déciderait autrement.

2. Sa largeur devra être de 16 pieds ; toutes les racines, souches et pierres devront être enlevées sur dix pieds de largeur au centre, qui devra être solidement nivelé, et sur un sol sec, exhaussé avec de la terre dure au centre—de (*) pouces au-dessus des côtés de la voie. Toutes les racines, souches, matières végétales, pierres, bois ou autres déblais devront être jetés à 4 pieds des bords du chemin. Toutes les souches sur les côtés du chemin, c'est-à-dire à trois pieds de chaque côté de l'espace déblayé, devront être coupées au ras du sol une fois le chemin fait. Il ne sera pas fait d'exhaussement avant que tout le déblaiement ne soit fini et inspecté.

3. Sur un terrain humide ou loammeux, et ainsi que l'indiquera le surintendant ou la personne en charge, le centre du chemin devra être exhaussé de 18 pouces au-dessus des côtés, qui devront être formés en écharpes continues de manière à recevoir toute l'eau. Pour éviter les souches et autres obstacles, les écharpes pourront être contournées en dehors de 16 pieds. A l'endroit où le voudra la personne en charge, un fossé de 3 pieds de large sur 2 de profondeur devra être creusé le long du côté supérieur, en dehors des 16 pieds et en sus de l'exhaussement mentionné dans la seconde clause,—la terre du fossé devant servir à exhausser le centre si elle n'est pas noire ou de matière végétale.

4. Des canaux couverts et des rigoles de décharges suffisants devront être faits dans tous les bas-fonds où l'eau pourrait se tenir, ou aux endroits indiqués par le surintendant ; en dedans, ces canaux devront être d'au moins 15 pouces de large et de 10 de haut, et davantage si cela est nécessaire. Il devront être faits de cèdre, s'il est possible d'avoir de ce bois ; sinon, de frêne ou de pin dégrossi sur deux faces, et dont les pièces devront avoir au moins 5 pouces d'épaisseur et 16 pieds de long. Leur couverture sera supportée sur quatre traverses en queue d'aronde emmenchées et chevillées solidement aux pièces latérales. La surface de la couverture devant être moins élevée que la voie et bien solidée à ses extrémités au moyen de traverses chevillées.

5. Les ponceaux, là où il en faudra, devront être construits avec la même espèce de bois que pour les canaux couverts ; leur couverture sera de mêmes dimensions et appuyée sur des traverses d'au moins un pied de diamètre chevillées aux pièces latérales qui doivent être d'une hauteur suffisante pour que l'eau y passe librement, ou sur des culées formées de quatre longrines de la même espèce de bois, d'au moins 10 pouces de diamètre, légèrement endentées et solidement chevillées à leurs extrémités. Les ponts devront être construits de la même manière, avoir les mêmes dimensions et faits avec la même espèce de bois, excepté les longrines, pour les débouchés de 20 pieds, qui seront au moins de 9 pouces de largeur sur 14 d'épaisseur, ou en bois de cèdre rond et écorcé, de pas moins de 13 pouces d'épaisseur. Les gardes-fou seront de 4 pieds de haut, et leurs montants et chapeaux de 6 pouces carrés, avec bandages de 4 pouces carrés et de 3 pieds de long placés et chevillés de dix pieds en dix pieds aux montants et pièces en saillie du tablier, qui sera en madriers

---

(*) Note.—On fait une économie en ne faisant que de 6 pouces l'exhaussement sur un terrain sec, lorsque la nature du sol ou autres circonstances permettent de stipuler sur cela en donnant les travaux à l'entreprise, ou lorsqu'ils sont exécutés sous la direction d'un surveillant habile avec un parti d'hommes choisis, et lorsque le sol est désavantageux ; c'est le meilleur moyen d' leur résultat avec peu d'argent.

de pin de 4 pouces d'épaisseur, ou en bois de cèdre dégrossi de 5 pouces d'épaisseur et de 18 pieds de long—les pièces faisant saillie devant être de 6 pouces d'épaisseur, de 23 pieds de long et liées aux longrines. Des chevêtres de 8 pouces sur quatre seront chevillés de chaque côté pour maintenir le tablier. Les montants et la barre d'appui du garde-fou, ainsi que les chapeaux, devront être liés ensemble au moyen de tenons et de mortoises, et bien chevillés ensuite. Les culées et les piles seront chargées de pierre à une profondeur de 2 pieds, et leur fond sera de pièces de bois rond et sain et d'une épaisseur d'au moins 8 pouces. Les abords des ponts devront être exhaussés afin qu'ils ne soient pas inondés par les hautes eaux, et les matériaux seront en tout temps assujétis à l'inspection et à l'acceptation du surintendant ou de la personne par lui autorisée. Les copeaux, pièces de bois, etc., qui pourraient communiquer le feu, devront être enlevés et portés à une perche de distance des ponts, ponceaux et revêtements de pièces de bois faits aux tranchées des côtés.

6 L'eau devra complètement disparaître des écharpes ou fossés latéraux, au moyen de rigoles de décharge de 3 pieds de large et de 2 de profondeur, ou davantage si cela est nécessaire.

7. Tous les endroits marécageux devront être drainés au moyen de ponceaux ou de fascinages. Ils devront être au niveau du sol et solidement encaissés—les souches devant être d'abord coupées plus bas que la surface, excepté là où des traverses sont nécessaires pour élever le terrain au-dessus de l'eau. Les traverses devant être d'au moins un pied et au nombre de quatre sur la largeur du chemin. Elles devront être de bois sain, de 16 pieds de long et d'au moins 8 pouces de diamètre, et de cèdre là où l'on peut avoir de ce bois. Au moins neuf pieds de largeur au centre devront être recouverts d'une couche de terre de trois pouces, sur les pièces les plus élevées, avec de la terre tirée des fossés latéraux, lesquels devront être de trois pieds de large sur 2 de profondeur, et sur un ou sur les deux côtés de la voie si cela est nécessaire pour retirer l'eau ; autrement il faudra que l'on prenne la terre ailleurs. Sur un sol marécageux, et lorsqu'on le jugera avantageux ou que la chose sera spécialement exigée lors de l'adjudication des travaux, les souches seront coupées au ras de la surface sur 16 pieds de largeur ; le centre sera exhaussé de 6 pouces, et le tout recouvert de broussailles et de petits arbres de bois mou dont les cîmes seront dirigées vers le milieu—de manière à ce qu'après avoir été pressés sur le sol ils donnent une épaisseur d'un pied au centre et de 6 pouces sur les côtés. La surface sera terminée par une couche de trois pouces de terre marécageuse et par une autre de 8 pouces de terre dure sur 9 pouces de large à partir du centre et en diminuant jusq'à 4 pouces sur les côtés du chemin, lesquels pourront être faits avec n'importe quelle terre. Les ponceaux, les fascinages, et le déblaiement qui précède l'exhaussement, ne devront pas être recouverts avant d'avoir été examinés et acceptés.

8. Le long de côtes rapides, le chemin devra être ouvert sur une plus grande profondeur, et sur une largeur de 12 pieds, à part d'un fossé de 18 pouces de large et d'un pied de profondeur. La face de toutes les tranchées devra pencher de 12 pouces en arrière par pied de hauteur. L'extérieur devra être soutenu solidement avec des pierres ou du bois sain d'une épaisseur d'au moins 10 pouces au plus petit bout, avec traverse à tous les sept pieds ; ou bien le côté pourra être fait avec une couche de broussailles de bois mou—la cîme dirigée vers la chaussée—pour chaque six pouces de terre.

9. En donnant la forme au chemin, la terre devra être jetée des hauteurs dans les bas-fonds ; les pentes et sommets—là où plus d'excavation n'est pas spécifiée—devront être abattues de deux pieds si cela est nécessaire pour égaliser le chemin. Dans les tranchées plus profondes, la chaussée devra être seulement de 12 pieds de large. Sur un terrain couvert de cailloux ou très-rocheux, un passage de dix pieds de large sera suffisant, mais il faudra que les aspérités du roc soient abattues, les espaces entre elles solidement remplies de pierres, et le tout exhaussé avec de la terre dure.

10. Dans la descente des côtes, l'eau devra être détournée toutes les 50 ou 150 verges, —selon la rapidité de la pente—à la tête de toutes les tranchées.

11. Nuls travaux en terre faits après le 31 octobre ne seront acceptés ni payés pour cette saison.

12. Tous les arbres tombés sur le chemin avant que les travaux soient acceptés ou qui pencheront ou qui devront probablement tomber sur la voie, devront être enlevés.

13. Si les travaux ne sont pas commencés dans les dix jours qui suivront leur adjudication, ou s'ils sont interrompus pendant dix jours sans raisons satisfaisantes pour le sur-

veillant, ou si l'entrepreneur ou toute personne employée par lui refuse de se conformer aux instructions du surveillant ou de la personne employée par lui pour surveiller les travaux, le surintendant pourra annuler le contrat ou employer des hommes pour faire l'ouvrage aux frais de l'entrepreneur; et si moins de six travailleurs étaient employés par mille donné à l'entreprise, le surintendant pourra, s'il le juge à propos, compléter ce nombre en employant des hommes aux frais de l'entrepreneur.

14. Aucun contrat ne pourra être cédé sans le consentement du surveillant.

15. Les travaux devront être terminés avant le 1er novembre 1861; mais si, le 10 octobre 1861, il en restait plus de la moitié à faire, le surintendant pourra alors employer des hommes pour les achever aux frais de l'entrepreneur.

16. Ceux qui abandonneront leur entreprise le feront à forfait des travaux qu'ils auront exécutés.

17. Un tiers du prix sera payé lorsque la moitié des travaux sera faite, et le reste quand ils seront finis et acceptés; mais les cautions de l'entrepreneur auront droit à la balance due ou à toute partie à laquelle le surveillant pourra trouver qu'ils ont droit, s'ils sont obligés de terminer les travaux ou aucune partie d'iceux.

18. L'entrepreneur est tenu de donner le meilleur logement qu'il pourra se procurer au surveillant ou à la personne nommée pour surveiller les travaux, et pour lequel il sera raisonnablement payé.

Le commissaire des terres de la couronne ne considérera pas comme nécessaire d'accepter la soumission la moins élevée, ni de donner à l'entreprise tous les travaux pour lesquels il a été demandé des soumissions, s'il trouvait les prix trop hauts.